COMITATO MANTOVANO PER LA NAVIGAZIONE INTERNA

presso la Camera di Commercio di Mantova

LA GRANDE LINEA DI NAVIGAZIONE MILANO-PO-VENEZIA

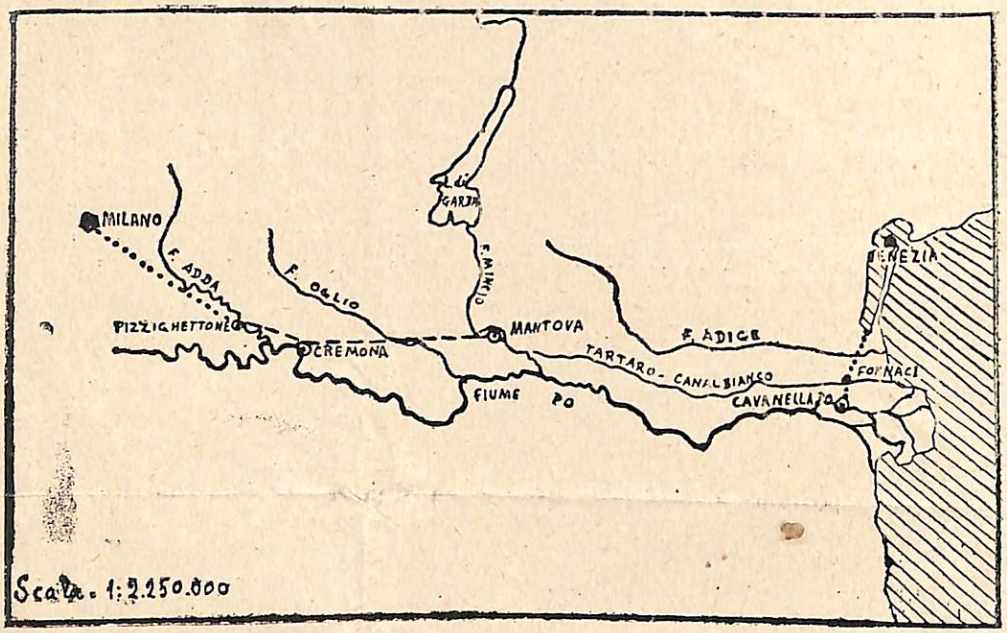
e l'avvenire di Mantova

(Estratto dal N. 141 del giornale il "CITTADINO„ di Mantova)

Il Comitato col divulgare il presente articolo, offre ai Mantovani gli Elementi essenziali per studiare l'argomento ed apprezzanne l'importanza.

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b. -
1011

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA



Tracciato, costo e durata della costruzione della linea.

Con R. Decreto 8 giugno 1911 venne approvato un elenco di linee interne di seconda classe e fra queste la

« *Milano - Lodi - Cremona - Fiume Po - Cavanella Po - Conca di Brondolo (Chioggia-Venezia)* »

Un Comitato di cospicue personalità delle provincie di Venezia e di Milano pubblica ora una Relazione portante la data 25 aprile 1912, nella quale si esamina l'importanza di tale linea sotto molteplici punti di vista e si prevede che la spesa necessaria alla sua costruzione sarà di 50 milioni. Ritenuto che la somma occorrente si possa avere ad un interesse del 4 per cento e debba essere estinta in un periodo di tempo di 50 anni, ai termini della legge 2 gennaio 1910 sulla navigazione interna

l'onere annuale per lo Stato sarebbe di	L. 1.396.506
quello degli Enti interessati	» 931.004
Totale annuale	L. 2.327.510

Venezia e Milano - dice la Relazione - non possono disconoscere che nella esecuzione dell'opera il loro particolare interesse è indubbiamente maggiore di quello che hanno altri enti i quali pure per legge sono chiamati a contribuire in proporzione del rispettivo interesse valutato secondo norme che saranno stabilite da un regolamento non ancora pubblicato. Per disposizione di legge la concessione della linea può essere chiesta tanto dal Consorzio costituito da tutti gli enti, quanto da quello costituito da parte di essi, come pure da uno soltanto, epperò Milano e Venezia si propongono di chiedere tale concessione e di anticipare oltre alla quota propria quelle degli altri enti provinciali, comunali etc. i quali dovranno poi procedere al loro rimborso, mentre lo Stato corrisponderà annualmeuto la propria quota.

Gli studi economici ed i progetti tecnici (brevemente riassunti nella Relazione) si trovano a Milano presso l'Ufficio del Comitato e, non appena saranno approvati dai Corpi competenti, serviranno di base per la concessione agli enti di Venezia e di Milano che la richiederanno. Il Comitato ritiene che per l'esecuzione dei lavori occorrerà un periodo da tre a quattro anni.

La linea del Po avvia Mantova ad un mirabile avvenire.

Colla costruzione di questa linea si inizia per Mantova un periodo di ascensione che più non si arresterà e la locale Camera di Commercio, come sempre, sollecita degli interessi mantovani, nella seduta consigliare dell'8 corrente mese ha deliberato di studiare a fondo l'argomento e di indire all'uopo una apposita riunione fra gli interessati di qui.

Gioverà quindi prendere in succinto esame la citata Relazione dal punto di vista dei Mantovani.

Essa facilita la costruzione della linea interna Milano, Mantova, Adriatico.

Sono ben noti gli sforzi ed i sacrifici da questi sostenuti per lo studio della linea interna - Lago Maggiore, Milano, Adriatico - colla diramazione - Mantova, lago di Garda - dalla cui esecuzione dipende la completa redenzione igienica ed economica del Mantovano e dei territorî adiacenti. Per molti anni essa fu considerata come una dannosa utopia da combattersi con ogni mezzo, e nulla si lasciò di intentato per impedirne perfino lo studio. Attualmente gli apprezzamenti sono radicalmente mutati e lo prova quanto scrive il Comitato nella sua Relazione:

« Nè alcun danno o ritardo potrà

recare l'esecuzione delle opere da noi proposte alla attuazione della grande linea indipendente che, partendo dal corso d'acqua detto Po di Levante a valle di Adria e, senza entrare in Po, vada direttamente per Adria, Mantova, Cremona, Pizzighettone e Lodi a Milano. Generosa idea alla quale valenti tecnici oggi dedicano il loro ingegno e per i cui studî i Consigli provinciali di Mantova e di Cremona con altri enti morali votarono già i dispendi necessari. Quando questi studî abbiano raggiunto il loro compimento e tutto sia pronto per la materiale esecuzione del grandioso progetto, i due tratti di linea, già sistemati secondo le nostre proposte da Brondolo al detto Po di Levante per la parte Veneta e da Pizzighettone a Milano per la parte Lombarda, saranno tanto di fatto e che si troverà bello e pronto ».

Per meglio comprendere la portata di queste parole è d'uopo aggiungere che la linea di cui si propone ora la costruzione misura Km 295 da Pizzighettone alle Fornaci (punto d'incontro di essa colla linea interna) così ripartìti:

Pizzighettone-Foce dell'Adda in Po	Km.	17.-
Percorso lungo il Po	»	274.5
Dal Po alle Fornaci	»	3.5
Totale	Km.	295.-

Invece la linea interna è lunga soltanto Km. 230 così divisi:

Pizzighettone-Cremona-Mantova	Km.	86
Mantova - lungo il Mincio inferiore	»	20
Dal Mincio inferiore alle Fornaci	»	124
Totale	Km.	230

Mentre adunque lungo la linea esterna la distanza fra Pizzighettone e le Fornaci è di Km. 295, la stessa distanza lungo la linea interna è di Km. 230, con una differenza in meno di Km. 65, vale a dire del 22 per cento del percorso totale.

Consegue da ciò che, non appena lungo la linea esterna di cui ora si parla il traffico si sarà sviluppato in misura adeguata alla sua importanza, la costruzione della linea interna, indipendentemente da qualunque altra ragione, si imporrà a cagione del grande accorciamento di percorso e Mantova, pel solo fatto della sua fortunatissima posizione topografica, diventerà il porto interno di tutta la valle padana.

Costruzione di una nuova conca a Governolo.

Nel frattempo però Mantova deve immediatamente provvedere acciò, in dipendenza della avvenuta inscrizione in seconda classe, venga migliorata la condizione della linea Mantova-Po, così da renderla accessibile ai maggiori natanti che percorreranno quel gran fiume. Sostanzialmente tali miglioramenti si riducono alla costruzione di una nuova grande conca a Governolo. Mantova potrà chiedere allo Stato la concessione di tale linea ed eseguire i lavori impiegando la quota di concorso dello Stato (3|5 della spesa totale) ed anticipando, oltre alla propria tangente, quella degli altri enti interessati (2|5 complessivamente). In tal modo essa verrà a congiungersi al Po e diventerà un importante scalo padano, dal quale per mezzo delle ferrovie e delle tramvie che ad essa fanno e faranno capo, si irradieranno le merci nelle attigue provincie, dei cui prodotti destinati ad essere altrove trasportati essa diventerà altresì il deposito.

E così Mantova potrà senza danno aspettare che si renda necessaria la costruzione della linea interna, provvedimento che si imporrà non appena si ripeteranno i danni del maggio 1905 i quali condussero alla istituzione del Magistrato alle

acque per le provincie Venete e di Mantova. Comunque, indipendentemente da tali danni e dal grande accorciamento di tracciato che si otterrà seguendo la linea interna, la costruzione di questa diventerà vantaggiosa in dipendenza di ragioni ben note allo stesso Comitato e che sono esposte nella sua Relazione:

Navigabilità del Po

« Il Comitato non può dire, nè dice che questo tronco di Po, come d'altronde nessun altro fiume navigato all'estero, permetterà quella non mai interrotta navigazione che può consentire un canale; esso ammette anzi che taluno degli oppositori della navigazione in Po elenca *inconvenienti che esistono di fatto, che potranno essere diminuiti, ma che non si potranno sopprimere.* Il Comitato afferma soltanto che nel nostro Po gli inconvenienti saranno di gran lunga minori di quelli che si verificano in molti fiumi all'estero dove la navigazione si esercita con traffico annuale di molti milioni di tonnellate e dove *mai nessuno ha pensato di sostituire al fiume i canali,* se anche per mesi la navigazione rimane sospesa per i ghiacci o per le magre eccezionali o se, per qualche settimana, il traffico deve farsi colle barche di 600 tonnellate ma a carico ridotto a 400, a 300 od *anche meno,* perchè questa condizione è considerata dovunque come normale ».

Queste parole richiedono un breve commento.

Per quanto si riferisce al canale laterale è anzitutto da osservare che in sinistra di Po questo esiste in gran parte e viene quasi regalato alla navigazione dalla sistemazione idraulica (o bonificazione che dir si voglia) del territorio in sinistra di Po da Cremona al mare, che è di una necessità impellente, e dalla regolazione del Garda mediante la quale si deve sfruttare la grande ricchezza latente nelle acque di quel lago; non si tratta quindi di uno dei soliti costosissimi canali da costruirsi ad esclusivo scopo di navigazione lateralmente ad un tronco di fiume.

Comunque, Mantova ha sempre caldeggiato e caldeggia ora più che mai la navigazione lungo il Po, la quale deve unire alla parte cispadana quella transpadana della sua provincia e deve altresì collegare al futuro grandioso canale interno le linee navigabili dell'Emilia. Di ciò del resto non dubita neppure il Comitato perchè si trova nella Relazione:

« A nessuno può venir in mente che, anche dopo costruito il grande canale interno di cui si disse or ora, il Po cessi di essere navigato, e lo sarà sempre nell'interesse di tutti i suoi rivieraschi e di quelle vie d'acque piemontesi che si dovranno per ineluttabile necessità di cose allacciare sempre al Po, malgrado la costruzione del progettato canale ».

In ultima analisi, non a Mantova certamente si riscontra il fenomeno della « naturale suggestione di coloro che, maturando nella mente delle grandiose proposte non corrispondenti al tracciato da noi preferito, temono che la navigazione in Po possa ritardare la loro attuazione » (Relazione, pag. 27).

Tornando ora alle proposte del Comitato, la Relazione espone i provvedimenti che varranno a rendere possibile la navigazione malgrado gli inconvenienti che, giusta quanto essa afferma, potranno essere diminuiti, ma non soppressi.

« Il tratto di Po compreso fra Cavanella e la confluenza dell'Adda — dice la Relazione — misura km. 274.5. Esso può considerarsi virtualmente diviso in due tratti, l'uno che va fino alla confluenza dell'Oglio ed è di 162 km. ostacolato nelle sue massime magre da

tre secche; l'altro dall'Oglio all'Adda di km. 112.5, ostacolato nelle sue massime magre da 27 secche. Però, rispetto alla sua navigabilità, dato il bisogno di avere 2 metri di fondale, esso può considerarsi navigabile per 217 giorni, e se tale condizione, calcolata nel modo più rigoroso, non esitiamo a dichiarare altamente soddisfacente. tuttavia è d'uopo che si faccia il possibile perchè essa divenga, e certamente potrà divenirlo, ancor migliore.

« E ci affrettiamo a dire con molto compiacimento che, non solo gli esperimenti fatti nel 1904 dal Governo, ma la dragatura regolarmente incominciata nel 1909 e proseguita da allora in poi con sempre maggiori mezzi, ci dà pieno e sicuro affidamento che, particolarmente pel tratto di Po del quale qui ci occupiamo, *i miglioramenti di fondali* che noi desideriamo e chiediamo *saranno con lievissima fatica indubbiamente e ben presto raggiunti* ».

Convenienza di eseguire tosto la linea esterna.

A questo punto il Comitato presenta il quesito:

« Si deve ritardare l'adattamento della via navigabile tra Venezia e Milano di molti anni ancora, finchè gli studi ed i mezzi per istituire una via tale da poter essere percorsa tutti i 365 giorni dell'anno e relative notti saranno pronti, e risolute, coi nostri mezzi di contenzioso, tutte le divergenze a cui daranno luogo; o si crede meglio rispondente all'interesse del Paese procedere in modo da avere subito una linea posta nelle condizioni delle migliori vie di questa specie, percorse da natanti di 600 tonnellate, che esistono dovunque all'estero e ciò *senza alcun danno o ritardo di tutti quei miglioramenti che, importando maggiori dispendii, solo lo sviluppo dei traffici giustificherà nell'avvenire*?

« Per proprio conto il Comitato assume senza esitazione la responsabilità di rispondere con le conclusioni a cui giunge nella presente Relazione, sciogliendo però l'obbligo di dimostrare - lo farà tra poco - che anche i più ardimentosi *desiderati che riguardano*, a suo giudizio, *l'avvenire prossimo o lontano, non risultano per alcuna guisa pregiudicati o ritardati dalla pronta attuazione delle presenti nostre proposte* ».

Ed a queste savie parole Mantova, senza restrizioni di sorta, si associa cordialmente e formula l'augurio che le due potenti e ricche consorelle riescano sollecitamente nel nobile intento. Essa ritiene però che Venezia e Milano, affermando come il loro particolare interesse sia indubbiamente maggiore di quello che hanno altri enti i quali pure per legge sono chiamati a contribuire in proporzione del rispettivo interesse, non abbiano tenuto conto della grande, vitale importanza che ha per Mantova la questione della navigazione interna la quale deve trarla dallo stato di letargo in cui attualmente si trova e condurla ad una posizione affatto eccezionale.

Trattasi di una verità intuitiva ripetutamente affermata nei volumi che si occupano della navigazione interna. Era quindi opportuno che Venezia e Milano, tenuto conto di tale stato di cose, avessero associato Mantova nella domanda di concessione della grande linea a cui esse chiedono un aumento di benessere, mentre Mantova le chiede la vita.

Comunque essa ha piena fiducia nel patriottismo delle due consorelle e ritiene che queste vorranno e sapranno, insieme al proprio, tutelare l'interesse di Mantova e quello di tutta la regione.

Preferenza da accordarsi al canale Pizzighettone Cremona.

Intanto essa non può trattenersi dall'osservare come il R. Decreto

8 giugno 1911 classifichi la linea nei seguenti termini: « Milano - Lodi-Cremona-Fiume Po etc. »

Il Comitato Veneziano Milanese invece propone la linea « Milano - Lodi-Po-Cremona-etc. ».

Questo significa che, giunto a Pizzighettone, il canale partente da Milano non prosegue già fino a Cremona, ma si arresta all'Adda, la quale viene canalizzata per un tratto lungo 17 km., vale a dire fino al suo sbocco in Po, e tale linea esterna dovranno i natanti percorrere per andare da Milano a Cremona, mentre, in forza del R. Decreto, dovrebbero continuare lungo il canale Pizzighettone-Cremona.

Ora la questione della comunicazione fra Pizzighettone ed il Po venne ampiamente studiata nel biennio febbraio 1906 - febbraio 1908 dalla Sottocommissione del Comitato di Milano per la navigazione interna. Ecco le conclusioni a cui essa giunse:

« Si può provvedere o mediante la *canalizzazione* vera e propria del tronco inferiore dell'Adda, della lunghezza di 17 km., o mediante *continuazione* dei canali che da Milano a Pizzighettone hanno già la lunghezza di 60 km. circa, per circa altri 20 km. fino al Po.

« Il canale da Pizzighettone rivolto a S. E. verso Spinadesco e Cremona sboccherebbe nel Po presso questa città.

« Il tratto di canale da Pizzighettone al Po sotto Cremona *abbrevierebbe di circa venti km. il percorso* e *sopratutto eviterebbe una tratta sinuosa del Po cremonese dopo la Foce d'Adda, difficile per il carattere instabile e per le molte secche salienti ed estese.*

« La soluzione potrebbe opportunamente informarsi — come già per le due tratte Lodi-Pizzighettone — anche al concetto di utilizzare per forza motrice la dotazione di magra ordinaria dell'Adda a Pizzighettone.

« *Onde, eliminata una tratta insufficiente e viziosa, il canale Milano-Po, colla voluta cospicua efficienza, costituirebbe il collegamento omogeneo e diretto fra la città e l'arteria fluviale padana* ».

E' assai probabile che nel procedere alla classificazione della linea Milano-Po-Venezia, il R. Governo abbia tenuto presenti queste ragioni, le quali per dire il vero, non sono esaurientemente confutate dalla Relazione nella quale si trova soltanto:

« L'idea del canale laterale fu abbandonata più che nei riguardi della economia della spesa, per quelli dovuti alla idea autorevolmente vagheggiata anche dagli enti morali di Cremona (si poteva aggiungere — e di Mantova —) di un futuro canale navigabile ed industriale da Pizzighettone a Cremona. A questa idea si sarebbe dovuto per sempre rinunciare le quante volte a Pizzighettone una gran parte, se non tutta la portata normale dell'Adda, fosse stata sottratta da un canale navigabile ed industriale parallelo all' Adda da Pizzighettone al Po ».

Sembra a chiunque legga, e specialmente ai Mantovani, che la soluzione semplice, atta ad eliminare qualunque difficoltà presente e futura, sia appunto quella suggerita dalla Sottocommissione milanese ed accolta dal R. Governo, quella cioè di costruire senz'altro il canale Pizzighettone-Cremona, tassativamente richiesto dal R. Decreto e che, accorciando notevolmente il percorso, evitando un pessimo tratto di Po, soddisfacendo a tutti gli interessi, è un avviamento alla vagheggiata linea interna della quale viene a costituire un tratto non indifferente.

Ma sono queste osservazioni delle quali, all'atto della concessione e

della successiva costruzione della linea, tanto il R. Governo, quanto il futuro Consorzio, terranno certamente conto. Adesso è d'uopo che rapidamente si proceda alla esecuzione dei lavori, sicchè nel più breve tempo possibile si giunga ad esercitare la linea che tanto benessere deve apportare a tutta la regione.

A.

Mantova, giugno 1912.

116049

Mantova, 1912 - Prem. Tip. di Carlo Barbieri.